Grünberger  Wochenblatt.

18. Jahrgang. **№ 52.**

Redaction Dr. W. Levysohn.

Freitag den **30.** Dezember **1842.**

Glück zum neuen Jahre.

Glück, was bist du? — ach ein Traum des Lebens,
Den gar schnell die Wirklichkeit zerstört!
Und doch wirst du, immerdar vergebens
Von uns Allen ja so heiß begehrt! —
Nirgends aber ist das Glück zu finden
Als nur in des Herzens tiefsten Gründen!

Von der Wiege bis zur Todtenbahre
Strebt der Mensch, der sterbliche, nach — Glück!
Und ich wünsch' Euch Glück zum neuen Jahre,
Fern von Euch sei jedes Mißgeschick!
Giebt's denn aber auch ein Glück hienieden?
Ja! — es ist — des Herzens stiller Frieden!

Kehrte solches Glück in Euern Herzen,
Doch in diesem neuen Jahre ein!
Möchten alle Sorgen, alle Schmerzen,
Fern von Euch in nächster Zukunft sein!
Dies mein Wunsch! — gewidmet ist er Allen,
Mög' er Euch zum neuen Jahr gefallen!

Und wer in dem alten Jahr verloren,
Was sein Kleinod hier auf Erden war,
Der zum Schmerz sich jetzt nur glaubt erkoren:
Traue Dem, der groß und wunderbar,
Ueber alles Leid ihn zu erheben,
Religion zum Trost ihm hat gegeben!

W. A.

Die Beichte auf dem Wrack.

Eine norwegische Sage.

(Nach dem Englischen des Charles W. Brooks.)

(Beschluß).

Noch einmal deutete der Priester schweigend auf das Wasser, und als des Grafen Auge der Bewegung folgte, sah er dicht neben sich eine Gestalt in den Strom treiben, dessen blitzesschnelle Strömung seine Oberfläche spiegelglatt erscheinen ließ. Es war der Leichnam eines bleichen, bildschönen Mädchens, das selbst im Tode noch allen Liebreiz der Jugend und Schönheit behalten hatte. Lange goldene Locken schlangen sich um Hals und Schultern, aber sie trieften von Wasser, und die Weiße der alabasternen Haut hatte einer bleichen, bläulichen Todtenfarbe Platz gemacht. Die Augen waren geschlossen — und ein Glück für sie, daß sie sich nie mehr öffneten. Der Leichnam schwamm hinter dem pfeilschnell dahinfahrenden Wrack her, aber die stets wachsende Schnelligkeit des letzteren ließ jenen in dem nächsten Augenblick weit hinter sich zurück — der Augenblick hatte für den Vater hingereicht, seine Tochter zu erkennen. Er sprach kein Wort, sondern starrte unverwandt dem Priester ins Antlitz.

Jenes schreckliche und unbeschreibliche Geräusch war nun zum lauten Brüllen geworden, das selbst auf die kürzeste Entfernung jedes Wort unvernehmlich gemacht haben würde. Die Schnelligkeit des Wracks war nun wahrhaft schrecklich zu nennen; trotzdem schwankte es keinen Augenblick, noch wich es keinen Daumen breit von der Schnur geraden Richtung, die es eingeschlagen; der Priester saß unbeweglich auf seinem Sitz, und hielt gleich unverwandten Blicks das starrende Auge des Grafen aus. Plötzlich senkte sich das Wrack an einer Seite, während die unvergleichliche Schnelligkeit der Fahrt fortdauerte. Das Brüllen war jetzt schrecklicher geworden, als sich mit menschlichen Worten ausdrücken läßt. Der Priester erhob sich schweigend und langsam von seinem Sitz, suchte sich auf den Beinen zu erhalten, und beugte sich, ohne dem Anschein nach das gefährliche Senken des dahinsausenden Wracks zu bemerken, gegen den Grafen, welchem er mit leiser Stimme, die trotz des furchtbaren Lärms umher den vollen Sinn der Worte jenem vernehmlich machte, zuraunte: —

„Wir sind im Malstrom;"

Wirklich befanden sie sich in jenem schrecklichen Wirbel — dem furchtbarsten Abgrund nahe, welcher die Oberfläche der Schöpfung verunstaltet. Jenes fürchterliche Brüllen, so seltsam und herzerschütternd, war der Ton der Wasser, die in jener unergründlichen Tiefe wüthen und wirbeln. Lauter und lauter wurde das Brüllen, bis das Ohr taub davon wurde, aber schneller und schneller flog das Wrack, während es immer tiefer in den Strudel gerieth. Der unglückliche de Burigny bot vergebens Alles auf, sich der Stricke zu entledigen, die ihn an das Wrack festhielten. Die Fessel, die er verlangt, als ferneres Schwimmen ihn gerettet haben würde, war nun das Mittel, ihn seinem Verderben immer näher zuzureißen. Als er einmal schnell emporblickte, sah er zu seinem Schrecken, wie das röthliche Licht der Lampe von einer schiefabfallenden Mauer von Wogen, die sich mehrere hundert Fuß hoch über ihn thürmten, zurückgeworfen wurde, während er auf der andern Seite einem Abgrund zueilte, in dessen Tiefe er nicht den Blick zu werfen wagte. Dann blickte er auf das Wrack — es war Niemand mehr darauf; aber in der wahnsinnigen Todesangst dieses Augenblicks hörte de Burigny, von teuflischem Hohngelächter begleitet, die Worte: „Deine Beichtgebühren sind dem Priester bezahlt." Im nächsten Augenblick zerrissen die Stricke, das Wrack schoß pfeilschnell weiter, und de Burigny war allein — im Malstrom!

Vollendung der ersten mit Dampfwagen befahrenen Eisenbahn. März 1829.

Noch vermögen wir zwar keineswegs, die Wirkungen der Eisenbahnen in ihrer ganzen Ausdehnung zu bestimmen. Noch ist die Erfindung selbst beinahe neu zu nennen, noch ist sie nicht ausgebildet und allgemein entwickelt, sonach jedenfalls noch in ihrer Kindheit. Aber selbst das, was bis jetzt vorliegt, beweist, daß die Eisenbahnen in vielfachen materiellen Beziehungen, zumal was den Menschen- und Völkerverkehr betrifft, eine fast eben so gewaltige Umwälzung der Dinge herbeiführen werden, wie die Erfindung der Buchdruckerei in geistiger Hinsicht gethan hat. Materielle und geistige Voranschritte stehen aber stets in inniger Wechselwirkung, und so mag denn die Zukunft diese große Erfindung mit

vollem Rechte neben jenen der Druckerpressen, des Schießpulvers und des Compasses aufzählen!

Ohne vorgefaßte und theoretische Meinungen würde man schon bedeutend früher, als es geschehen, Eisenbahnen mit Dampfmaschinen-Betrieb hergestellt haben. Es ist schon ziemlich lange her, daß man sogenannte Hundegestänge in den deutschen Bergwerken anlegte. In den englischen Steinkohlengruben bei Newcastle hatte man bereits im 17. Jahrhunderte Holzbahnen. Da sie sich schnell abnutzten, nagelte man 1738 glatte gußeiserne Schienen auf dieselben und im Jahre 1805 vertauschte man sie, da sie sehr oft brachen, mit schmiedeeisernen Rails. — Nicht minder hatte man längst schon Dampfmaschinen. Salomon de Caus war, wie es scheint, der Erste, welcher, um das Jahr 1615, die ausdehnsame Kraft der Wasserdämpfe bei einer, zu Ausschöpfungen bestimmten hydraulischen Maschine anwendete. Pavin (1690), dann Newcomen, Cawley und Savery (1705), vor allen aber der hochverdiente James Watt (1769), vervollkommnete dieselben wesentlich. Im Jahre 1801 oder 1802 erbaueten Trevethik und Vivian sogar eine erste ortsverändernde Dampfmaschine, die freilich noch sehr unvollkommen war. Einige Verbesserungsversuche blieben ohne wesentlichen Erfolg, da die Kunstverständigen in der irrigen Meinung befangen waren, daß die Adhäsion zwischen dem Felgenkranze der Räder und den Rails so gering sei, daß bei einer starken Ladung entweder das Rad völlig gleiten und der Wagen gar nicht von der Stelle rücken, oder doch durch theilweises Gleiten der größte Theil der bewegenden Kraft verloren gehen werde. An diesem Lehrsatze zu zweifeln, fiel lange Niemanden ein. Im Jahre 1813 endlich kam Blackett auf den Gedanken, nachzuforschen, auf welche Weise jener Satz denn eigentlich erprobt worden sei. Da fand er denn, daß immer ein Theoretiker dem andern nachgesprochen und nachgeschrieben habe; eine Probe konnte er nirgends auffinden. Wie aber, dachte er nun, wenn der Lehrsatz, gleich so vielen andern Theorieen, falsch wäre? Nie ward ein wissenschaftlicher Zweifel mit schönerem Erfolge gekrönt. Das Rad, wenn auch schwer belastet, bewegte sich vorwärts, aller Theorie spottend. (Das größte Hinderniß der Entwickelung einer der wichtigsten Erfindungen war also fast ein halbes Menschenalter hindurch ein durch die Erfahrung nicht erprobter Lehrsatz, und ohne Blackett's Zweifel hätten vielleicht erst unsere Enkel die Wunder der Dampfwagenfahrt erlebt). Indessen dauerten die Zweifel über die Schnelligkeit der auf Eisenbahnen gehenden Dampfwagen noch lange fort. Die 1826 im Baue begonnene und im März 1829 vollendete Liverpool-Manchester-Eisenbahn war die erste auf den allgemeinen Personen- und Güterverkehr basirte Bahn, und hier erprobte sich denn auch zuerst die Dampfwagenfahrt in unzweifelhafter Weise. Die Actiengesellschaft, in deren Händen das ganze Unternehmen ruhete, hatte einen Preis vnn 500 Pf. Sterl. (6000 fl.) auf die Erfindung eines zweckmäßigen Dampfwagens (Lokomotive) ausgesetzt; drei Concurrenten bewarben sich um diese Prämie. Stephenson errang sie. —

Die Hand Michel Angelo's.

Mitten unter den stattlichen, prachtvollen Palästen Venedigs auf dem Markusplatze stand im 16. Jahrhunderte ein Haus von sehr bescheidenem Aussehen, das aber von den Gondolieren und den minder wohlhabenden Reisenden häufig besucht wurde. An einem Tage befand sich ein einziger Fremder in diesem Wirthshause, der an einem Tischchen saß, auf welchem die Ueberreste einer frugalen Mahlzeit standen. Er schien in tiefe Gedanken versunken zu sein, wurde aber durch das Gespräch des Wirthes mit einem jungen Manne in dem gewöhnlichen Anzug der Gondolieren aufmerksam gemacht. Der Gondolier hielt um die Tochter des Wirthes an, die dieser ihm verweigerte, weil der junge Mann die dreitausend Gulden nicht besaß, welche der Vater verlangte.

„Geld habe ich nicht,“ sagte der Gondolier, „aber starke Arme und das Herz auf dem rechten Flecke. Ich kann wohl einst General der Republik werden.“

Der Wirth lachte darüber und wiederholte seine Versicherung, daß er seine Tochter Keinem geben werde, der nicht dreitausend Gulden besitze.

Der Fremde, der bis dahin still an seinem Tischchen gesessen hatte, stand jetzt auf, und fragte den Wirth, ob er dem Gondolier Giannetto, wie er ihn genannt habe, seine Tochter geben werde, wenn derselbe die verlangten dreitausend Gulden besitze.

Der Wirth bejahete dies.

„So soll das Mädchen Dein sein“ sprach der Fremde zu dem Gondolier.

„Zwar habe ich kein Geld,“ aber vertraue auf mich.“

Nach diesen Worten nahm der Fremde ein Stück Pergament aus einer Mappe und zeichnete auf dasselbe so rasch und lebenswahr eine Hand, daß die beiden Zuschauer verwundert und bewegungslos dastanden.

„Trage dies zu dem Kardinal Bembo und sage ihm, der Künstler brauche sofort dreitausend Gulden."

Gianetto nahm die Zeichnung, eilte damit zu dem Kardinal und kam bald mit der verlangten Summe und dem Auftrage zurück, der Künstler möge den Kardinal am nächsten Tage besuchen.

In dem Hause des Wirthes war große Freude. Der Künstler wohnte später der Hochzeit bei und nannte da endlich, nachdem er sich lange hatte bitten lassen, seinen Namen. — Michel Angelo.

— Jahre vergingen und Gianetto, der wirklich Feldherr der Republik geworden war, vergaß seinen Wohlthäter nie. Er stand an dem Sterbebette des großen Künstlers und auf dem Grabmale desselben kann man noch heute den Ausdruck des Dankes des ehemaligen Gondoliers lesen.

Die „Hand" Michel Angelo's befindet sich jetzt in dem Louvre in Paris, und wird noch heute von allen Verehrern des großen Meister bewundert.—

Mannichfaltiges.

Ein Reisender fragte den Kellner eines Gasthofes: Warum sind denn hier die Semmeln so sehr klein, bei mir zu Haus sind sie um die Hälfte größer. Ei, das will ich Ihnen sagen, erwiederte der Kellner, bei Ihnen z'Haus nehmens mehr Teig dazu.

*Ein Schauspieler verlangte von dem Director seinen Gehalt, indem er ihm vorstellte, er müsse sonst vor Hungers sterben. Der Director, der sein volles, rothes Angesicht sah, erwiederte, daß sein Aussehen ihn Lügen strafe. „Herr sie irren sich," versetzte der Schauspieler, „dies gehört nicht mein, sondern meiner Wirthin, die mir es seit langer Zeit geborgt hat."

*Thomas Thyrnau, der neueste Roman von der Frau von Paalzow, ist nun in Breslau erschienen und macht, wie die Breslauer Zeitung in dem Tagesbülletin sagt, förmlichen Allarm in der literarischen Welt.

Aus dem Leben Seiner Majestät des Königs Friedrich Wilhelm IV.

Als der Unterzeichnete im verflossenen Nachsommer mehrere Wochen an den trefflichen Heilquellen zu Hessen=Homburg Genesung suchte und fand, besuchte er die meisten Abende in einem Gasthofe eine Gesellschaft alter, werther Bekannten aus Rheinbaiern. Um dieselbe Zeit fingen die Festlichkeiten am Nieder=Rheine an, und mit Begeisterung wurden die Toaste und die Rede des Königs von Preußen bei der Grundsteinlegung zum Kölner Dombau besprochen. Bei dieser Gelegenheit erzählte der Königl. bairische Regierungsbeamte zu Speyer, Herr Walter, folgende Anekdote von diesem Monarchen, von welcher die ganze Gesellschaft tief ergriffen war. „Vor mehren Jahren war ich gerade in Saarlouis anwesend, als der jetzige König, damals noch Kronprinz, die Truppen dort musterte. In denselben Tagen wurde einem Königl. preußischen Zollbeamten, einem ehemaligen Soldaten, ein Söhnlein geboren. Der glückliche Vater bat den Kronprinzen, dem Neugebornen in der Taufe dessen Namen geben zu dürfen. Dieser erklärte nun zugleich, bei der heiligen Taufe zugegen sein zu wollen, und bestimmte auf den nächsten Morgen die Stunde, wo er in der Kirche erscheinen werde. Dies wurde bald im Orte bekannt, und um die bestimmte Stunde war die Kirche gedrängt voll Menschen. Der Pfarrer, ein Rheinländer, hielt eine geistreiche gemüthliche Rede, und unmittelbar nach der heiligen Handlung fing das Kind an zu weinen. Der Kronprinz wiegte es auf seinen Armen, um es zu beruhigen. Der Redner fuhr fort, indem er die Worte an den Kronprinzen richtete: „„Möchte er einst als König sein Volk so liebevoll in seinem Herzen tragen, wie jetzt diesen Säugling auf seinen Armen."" Da unterbrach ihn dieser mit den lauten Worten: „„Das will ich!"" und mit aufgehobenem rechten Arme und ausgestreckten zwei Zeigefingern setzte er hinzu: „„Ich gelobe es!"" Die vielen Zuhörer, welche in stiller Andacht dicht umher standen, waren davon tief ergriffen, und der Geistliche selbst brauchte einige Augenblicke, um sich zu sammeln und in seiner Rede fortzufahren."

Wilhelm Weinerts,
Weinbergsbesitzer in Gutersblum
bei Oppenheim.

Druck und Verlag von W. Levysohn.